Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5430

09. 08. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bau der A 38/143 und Auswirkungen auf das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 6

Die Bundesregierung hat im Bundesverkehrswegeplan 1992 den Bau der A 38, vormals A 82, und der A 143 durch eines der ökologisch wertvollsten und im Vergleich noch weitgehend intakten Gebiete der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen.

Zahlreiche lokale Initiativen und bundesweite Naturschutzverbände protestieren gegen das Bauvorhaben. Von ihnen vorgelegte detaillierte Untersuchungen stellen den tatsächlichen Bedarf in Frage und weisen gravierende negative Folgen sowohl für Regionalentwicklung und Tourismus wie auch für Umwelt und Naturschutz nach. Betroffen sind unter anderem Teile des geplanten Biosphärenreservats im Südharz, zahlreiche Landschafts- und Wasserschutzgebiete, Niederungsbereiche von Saale, Weiße Elster, Luppe und Pleiße sowie stadtnahe Erholungsgebiete, deren Zerschneidung vermieden werden muß. Erschwerend und ebenfalls gegen einen Bau der A 38/143 sprechend kommt hinzu, daß durch die A 38 eine Konkurrenz zur parallel verlaufenden Bahnlinie geschaffen wird, die den wirtschaftlichen Erfolg des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 6 in Frage stellt. Zusätzliche Verlagerungseffekte im Güterverkehr von der Schiene auf die Straße sind zu befürchten. Betroffen hiervon wären u. a. zahlreiche Gefahrguttransporte von und in die Chemieregion um Bitterfeld.

Ein kostengünstigeres Alternativkonzept zum Bau der A 38 wurde im Mai dieses Jahres vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vorgelegt. Vom Bundesministerium für Verkehr wurde die vorgeschlagene Variante des Ausbaus der B 80 abgelehnt und der Bau der A 38 als vordringlich bezeichnet, da eine Autobahnanbindung des Chemiedreiecks um Bitterfeld „unverzichtbar" sei.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches prognostizierte Verkehrsaufkommen liegt der Kosten-Nutzen-Analyse zur Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, wenn für die A 38/143 z. Z. ein Verkehrsaufkommen von 30 000 bis 45 000 Kfz/24 h prognostiziert wird, 1991 dagegen diese Prognose noch bei 53 000 bis 64 000 Kfz/24 h lag?

2. Müssen im Rahmen einer realistischen Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung in Ostdeutschland die Prognosezahlen für die A 38/143 nach unten korrigiert werden, wenn beispielsweise die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH (DEGES) nach öffentlichen Aussagen des Geschäftsführers intern für die A 38 mit einem Verkehrsaufkommen von 20 000 bis 25 000 Kfz/24 h rechnet und die Umweltverbände BUND und VCD von maximal 15 000 Kfz/24 h ausgehen?

   Werden diese Zahlen vom Bundesministerium für Verkehr bestätigt, oder welches Verkehrsaufkommen wird bei den derzeitigen Rahmenbedingungen für die A 38/143 prognostiziert, und wie hoch wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei diesen Verkehrsprognosezahlen?

3. Wie verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis, wenn neben korrigierten Verkehrsprognosezahlen eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende langsamere wirtschaftliche Entwicklung zugrunde gelegt wird?

4. Wie verteilen sich die Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen von Regionalverkehr (Quelle und Ziel innerhalb der Region), Fernverkehr mit regionalem Ziel (Ziel- und Quellverkehr) und Fernverkehr als Durchgangsverkehr

   - am ursprünglich prognostizierten Verkehrsaufkommen (30 000 bis 45 000 Kfz/24 h),
   - am derzeitig prognostizierten Verkehrsaufkommen?

5. Gibt es eine aktuelle Kostenschätzung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 13 A 38/143, in welcher Höhe beläuft sich diese, wie unterscheidet sie sich von der dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde gelegten, und auf welche Weise wurde sie berechnet?

6. Gibt es einzelne Kostenschätzungen für die folgend aufgeschlüsselten Abschnitte, und in welcher Höhe belaufen sie sich

   - in Niedersachsen von der A 7 bis zur Landesgrenze,
   - in Thüringen von der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach,
   - in Thüringen von der geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt,
   - in Sachsen-Anhalt von der Landesgrenze Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Bennstedt,
   - in Sachsen-Anhalt von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis Beuna,
   - in Sachsen-Anhalt von Beuna bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen,
   - von der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zur Anschlußstelle an die A 14,

– von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis zur geplanten Anschlußstelle Wallwitz?

7. Wieviel Geld wurde bereits – gestaffelt nach Jahren seit 1985 – in die A 38/143 investiert

   – aus dem Einzelplan 12 sowie anderen Etats des Bundeshaushalts,

   – aus den betroffenen Bundesländern (vor-)finanziert?

8. In welchem Zeitraum sind Finanzierung und Bau durch das Bundesministerium für Verkehr geplant?

9. Wie hoch werden die jährlichen Folgekosten für Unterhalt, Verkehrssicherheit und Rettungswesen für die A 38/143 sein, sollte sie in der geplanten Variante gebaut werden?

10. Wie viele Brücken mit welcher Länge und wie viele Tunnel mit welcher Länge sind in den folgenden Abschnitten nach der mittlerweile erfolgten Linienbestimmung vorgesehen

   – in Niedersachsen von der A 7 bis zur Landesgrenze,

   – in Thüringen von der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach,

   – in Thüringen von der geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt,

   – in Sachsen-Anhalt von der Landesgrenze Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Bennstedt,

   – in Sachsen-Anhalt von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis Beuna,

   – in Sachsen-Anhalt von Beuna bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen,

   – von der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zur Anschlußstelle an die A 14,

   – von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis zur geplanten Anschlußstelle Wallwitz?

11. Welche Straßen werden die von der A 38 kommenden Verkehrsströme im Bereich der Einmündung auf die A 7 aufnehmen, die ihrerseits bereits mit 50 000 bis 60 000, an Spitzentagen mit über 80 000 Kfz/24 h belastet ist und damit die von der A 38 kommenden Verkehrsströme beim bestehenden Ausbau nicht aufnehmen kann, oder ist ein weiterer – über die im Rahmen der EXPO 2000 geplanten Ausbaumaßnahmen hinausgehender – Ausbau der A 7 nach Fertigstellung der A 38 geplant?

12. Warum wurde der Ausbau der Bahnstrecke im gleichen Verkehrskorridor (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6, Ausbau der Bahnstrecke Eichenberg–Halle) wie die A 38/143 nur mit geringer Kapazität (lange Blockabstände) und Höchstgeschwindigkeit (Strecke Eichenberg–Halle weitestgehend auf 120 km/h) durchgeführt?

Weist womöglich der Verkehrskorridor nur geringe Verkehrsströme auf, oder erfolgte dies, weil in diesem Verkehrskorridor die A 38/143 geplant wird und Verlagerungskapazitäten nicht erwünscht sind?

13. Sind der Bundesregierung durch ihre Vertreter im Aufsichtsrat der DB AG Gründe bekannt, warum der Interregio-Verkehr auf dieser Strecke 1995 eingestellt wurde?

    Haben zwischen Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG oder Vertretern des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und der DB AG oder Vertretern des Eisenbahn-Bundesamtes und der DB AG Gespräche stattgefunden, nach denen auf eine Attraktivierung der Bahnstrecke verzichtet bzw. der Interregio-Verkehr eingestellt werden solle, etwa weil der Verkehrskorridor nur geringe Verkehrsströme aufweist, oder weil in diesem Verkehrskorridor die A 38/143 geplant wird und ein attraktiver öffentlicher Personenverkehr nicht erwünscht ist?

14. Warum ist die sogenannte Eichenberger Kurve als letztes Reststück des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 6 noch immer nicht fertiggestellt, so daß es keine durchgehenden Züge auf der Strecke Hannover–Göttingen–Nordhausen bzw. Erfurt geben kann?

    Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?

15. Plant das Bundesministerium für Verkehr den weiteren Ausbau der Bahnstrecke Altenbeken–Northeim–Nordhausen, um eine leistungsfähige Bahnverbindung in Ost-West-Richtung zwischen den Ballungsräumen Halle-Leipzig und Rhein-Ruhr zu erhalten?

16. Mit welchen Verlagerungseffekten im Güterverkehr von der Schiene auf die Straße rechnet die Bundesregierung für den Fall des Baues der A 38/148?

    In welchem Umfang (Gesamttonnage und Transportzahl) sind hiervon Gefahrguttransporte von und in die Chemieregion um Bitterfeld betroffen?

17. Wurde vom Bundesministerium für Verkehr geprüft, inwieweit unter Verzicht auf den Bau der A 38/143 die Verkehrsprobleme der Region auf kostengünstigere und umweltschonendere Weise durch einen weitgehend zweispurigen Ausbau und teilweise 2+1streifigen Ausbau der B 80 sowie einen weitergehenden Ausbau der Bahnstrecke – und eine damit verbundene Verlagerung der Verkehrsströme – gelöst werden könnten?

    Wenn ja, welche Verkehrsprognosezahl wurde bei der Ablehnung dieser Variante zugrunde gelegt, und wie wäre die Entscheidung ausgefallen, wenn eine durch den parallelen Bahnausbau erreichbare Verkehrsprognosezahl von maximal 15 000 Kfz/24 h zugrunde gelegt worden wäre?

    Mit welchen Mehrkosten rechnete das Bundesministerium für Verkehr, als eine Sprecherin des Ministeriums am 9. Mai 1996 das Alternativkonzept vom BUND zum Bau der A 38 u. a. mit dem Argument zurückwies, der Bau von Ortsumgehungen der

B 80 könne teurer sein als der Bau der A 38 (u. a dpa-Meldung vom 9. Mai 1996)?

Welche Auswirkungen – insbesondere im Hinblick auf mögliche künftige Rückstufungen von Bundesfernstraßen – hat der geplante Bau der A 38 auf z. Z. ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen?

18. Wieviel Bodenfläche wird durch den Neubau der A 38 insgesamt versiegelt, und welche Auswirkungen ergeben sich für den Hochwasserschutz?

19. Sind Ersatzmaßnahmen für die versiegelten Flächen, z. B. Entsiegelung an anderer Stelle, vorgesehen?

    Wenn ja, welche, und wo?

20. Gibt es angesichts der Selbstverpflichtung der Bundesregierung zur CO_2-Minderung um 25 bis 30 % bezogen auf 1987 (alte und neue Bundesländer) Bestrebungen, das Konkurrenzverhältnis zwischen durch Straßenneu- und -ausbau induziertem Verkehr und öffentlichem Verkehr – ganz besonders zu straßenparallel verlaufendem Schienenverkehr – neu zu bewerten und vor diesem Hintergrund entsprechende Parameter zur Begutachtung von Straßenbauvorhaben aufzustellen?

    Wenn ja, wie sehen sie aus?

    Finden sie auch auf das Projekt A 38 Anwendung?

21. Wie hoch werden die allein während des A 38-Neubaus (Energieverbrauch, Materialabbau und -transport, Maschineneinsatz, sonstiger Verkehr) entstehenden zusätzlichen CO_2-Emissionen angesetzt?

Bonn, den 9. August 1996

Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333